



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Capitanía de Puerto
de Cartagena

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No.349

- REFERENCIA:** PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL No. 15012019-003 POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LA MN THOR IV Y NORTH STAR I.
- PARTES:** CAPITÁN, PROPIETARIO Y ARMADOR DE LA MN THOR IV Y DEMÁS INTERESADOS.
- AUTO:** CON FECHA VEINTISIETE (27) DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL VEINTE (2020) EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA CAPITÁN DE NAVÍO JORGE ENRIQUE URICOECHEA PÉREZ ORDENA DAR TRASLADO DEL DICTAMEN PERICIAL POR EL TÉRMINO DE TRES (03) DÍAS, ASÍ COMO LA FIJACIÓN DE HONORARIOS DEL MISMO POR VALOR DE TRES MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$3.000.000 MCTE)

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY CUATRO (04) DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTE (2020) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA A LAS 18:00 HORAS DEL MISMO DÍA.

STEFANIA ARNEADO OVIEDO
Asesora Jurídica CP05



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**Capitanía de Puerto
de Cartagena**

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA-
CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA D.T.Y C.**

Cartagena D.T. y C., agosto veintisiete (27) del año dos mil veinte (2020).

REF: INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL No. 15012019-003 POR SINIESTRO
MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LA MN THOR IV Y NORTH STAR I

Con el fin de impartirle impulso a la presente investigación por siniestro marítimo de abordaje, en hechos ocurridos el día 24 de febrero de 2019, procede el despacho a informar que mediante correo electrónico de fecha 18 de julio del año 2020 fue allegado dictamen pericial rendido por el señor perito Richard Bustos, razón por la que se citó a las partes a audiencia pública el día 20 de agosto del año en curso con el fin de dar traslado del mismo lo anterior de conformidad con lo contemplado en el artículo 38 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, debido a la no comparecencia de todos los citados, se decidió realizar el traslado mediante auto por el termino de 3 días hábiles con el fin de garantizar la publicidad y debido proceso de las partes.

Es menester aclarar que nos encontramos dentro de una investigación por siniestro marítimo, el cual se rige por un proceso especial contemplado en el Decreto Ley 2324 de 1984, y en lo no previsto en dicha norma se acude al Código General del Proceso estrictamente en materia procesal. Por consiguiente y de acuerdo a lo relativo a los peritos, de acuerdo al artículo 41° ibídem en las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos, el Capitán de Puerto designará peritos y les dará posesión, si hubiere necesidad de dictamen pericial.

Teniendo entonces que la fijación de los honorarios está regulado en el artículo 34 de la norma ibídem, y se establece que le corresponde al Capitán de Puerto señalar los honorarios de los peritos mediante auto de traslado del peritazgo, de acuerdo con la tarifa oficial; así mismo y conforme al artículo 42 de la norma ibídem, el Capitán de Puerto apreciará el dictamen pericial de conformidad con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y claridad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, así como las demás pruebas que obren en la investigación.

Así las cosas, es cabe precisar que actualmente no existen tarifas oficiales para determinar los honorarios de los peritos marítimos ni ante la rama judicial ni ante esta jurisdicción especial; por lo tanto, el monto que se fija lo determina el Capitán de Puerto, de conformidad al artículo anterior, donde analiza y aprecia la prueba aportada, teniendo en cuenta ciertos criterios para la ejecución del dictamen, como la complejidad del proceso, el tiempo que requiere la labor, la experticia, la especialidad y categoría del perito, los requerimientos técnicos y científicos propios del cargo y, los demás gastos directamente relacionados con el peritaje, tales como transporte, servicios de fotografía y videos, entre otros.

En razón de lo expuesto, a la verificación de las actividades realizadas y a la calidad del dictamen presentado en la presente investigación, el Capitán de Puerto, de acuerdo a lo contemplado anteriormente, consideró razonable la cuantía de tres millones de pesos moneda corriente (\$3.000.000 MCTE), valor que deberá ser sufragado por partes iguales.

Así las cosas y para todos los efectos las partes debidamente reconocidas dentro de esta investigación son:

1. Propietario y armador de la MN NORTH STAR I: Sociedad Román García E Hijos S. en C. representada legalmente por el doctor ALBEIRO DE JESÚS MACHADO HOYOS.
2. Piloto MN North Star I: Tomas Caraballo Contreras, representado legalmente por el doctor JORGE ALBERTO SIERRA BOADA.

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Centro, Sector La Matuna Edif. B.C.H,
Teléfono 664 9282/ 664 3237 Ext: 3539. Línea Anticorrupción 01 8000 911 670
Línea gratuita de Atención al Ciudadano: Nacional 01800 115 966 – Bogotá 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

A2-00-FOR-015-V0



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**Capitanía de Puerto
de Cartagena**

3. Propietario y armador de la MN THOR IV: Jorge Antonio Martínez Bustamante, representado legalmente por el doctor RODRIGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES.
4. Capitán de la MN THOR IV: Ramiro Torres Montes, representado legalmente por el doctor ARNULFO CASTRO LOZANO

En mérito a lo anterior, el suscrito Capitán de Puerto de Cartagena,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DAR TRASLADO del dictamen pericial presentado por el señor perito Richard Bustos por el término de tres (03) días hábiles, en los cuales las partes podrán pedir aclaración, complementación o formular objeciones.

ARTÍCULO SEGUNDO: Fijar los honorarios del señor perito en la suma de Tres millones de pesos moneda corriente (\$3.000.000 MC) con fundamento en lo estipulado en el artículo 34 del Decreto ley 2324 de 1984, los cuales deberán ser sufragados en partes iguales por las partes debidamente reconocidas dentro de la investigación.

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE,

Capitán de Navío **JORGE ENRIQUE URICOECHEA PEREZ**
Capitán de Puerto de Cartagena.

"Consolidemos nuestro país marítimo"

Dirección: Centro, Sector La Matuna Edif. B.C.H,
Teléfono 664 9282/ 664 3237 Ext: 3539. Línea Anticorrupción 01 8000 911 670
Línea gratuita de Atención al Ciudadano: Nacional 01800 115 966 – Bogotá 328 6800
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co

A2-00-FOR-015-V0

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado
RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

Cartagena, junio 22 de 2020.

Informe N° 002-06-22-08:00R – 2020

Asunto: Inspección motonaves colisionadas, evento ocurrido el domingo 24 de febrero de 2019 bahía interior de Cartagena.

Al: Señor Capitán de Navío
Jorge Enrique Uricoechea Perez
Capitán de puerto Cartagena
Ciudad. -

En relación con el nombramiento del suscrito para la inspección de dos motonaves involucradas en una colisión ocurrida el día domingo 24 de febrero de 2019, en la bahía interior de Cartagena me permito informar lo siguiente:

1. MARCO NORMATIVO.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado

Reglas de camino en el mar.

2. FUNDAMENTO LEGAL.

Nombramiento por parte de la capitanía de puerto, mediante mensaje enviado vía mail y recibido por e suscrito, el día 26 de febrero de 2019 a las 18:11 horas aproximadamente; lo anterior con el objetivo de visitar e inspeccionar las motonaves que se vieron involucradas en una colisión, el día domingo 24 de febrero de 2019.

3. OBJETIVO DE LA INSPECCION

- a. Esclarecer los hechos ocurridos el día domingo 24 de febrero de 2019 entre las motonaves “**THOR IV**” matricula N° **CP-05-3225-B** de propiedad del Señor Jorge Antonio Martinez Bustamante y la “**NORTH STAR I**” matricula N° **CP-05-3036-B** propiedad de la firma Román Garcia e hijos SENC

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

4. LAPSO DE TIEMPO

El objeto de la inspección se limita al periodo de tiempo entre el 28 de febrero de 2019 y el 22 de junio de 2020.

5. DESARROLLO DE LA INSPECCION**a. Localización y datos de la M/N “THOR IV”.**

NOMBRE	“THOR IV”
MATRICULA	CP-05-3225-B
ESLORA	8.25 Mts
MANGA	2.40 Mts
PUNTAL	0.90 Mts
MOTORES	01 Mercury 150 hp
DIRECCION LOCALIZACION M/N	Muelles del bosque
TELEFONOS	317-4021130 035 6424470
FUNCIONARIO DE CONTACTO	Señor Jorge Antonio Martinez Bustamante.

b. Localización y datos de la M/N “NORTH STAR I”.

NOMBRE	“NORTH STAR I”
MATRICULA	CP-05-3036-B
ESLORA	9.36 Mts
MANGA	2.65 Mts
PUNTAL	1.50 Mts
MOTORES	02 Suzuki 400 hp
DIRECCION LOCALIZACION M/N	Marina Náutica Integral Albornoz vía Mamonal km 3 Cra 56 N°1-340
TELEFONOS	57 5 6571065 320-5491818
FUNCIONARIO DE CONTACTO	Carlos Delgado Leandro Dohlin.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

a. Tiempo.

Las inspecciones físicas a cada una de las embarcaciones se realizaron en diferentes días; así las cosas, la primera visita e inspección se programó y realizó a la M/N "THOR IV", previa coordinación con el señor Jorge Antonio Martinez Bustamante propietario de la motonave, el día jueves 28 de febrero/19 en las instalaciones de la empresa O.T.M. (Operaciones Técnicas Marinas) ubicada en el barrio "El Bosque". cabe anotar que esta embarcación presta sus servicios en dicha compañía.

La segunda visita e inspección se programó y realizó a la M/N "NORTH STAR I", previa coordinación el día viernes 01 de marzo de 2019, con los señores Carlos Delgado, Administrador de la Marina Náutica Integral, lugar donde se encuentra la embarcación en mención, y con el Señor Leandro Dohlin propietario de la M/N, quien en el Momento de la inspección se presentó con su apoderado, el señor Valentín Brujes.

b. Participantes.

Durante la inspección física estuvieron presentes las siguientes personas quienes fungen como los propietarios de las motonaves colisionadas y un tripulante que iba a bordo de la M/N "THOR IV" en el momento de la colisión.

NOMBRE	CARGO
Carlos Delgado	Administrador Marina Náutica Integral
Jorge Antonio Martinez Bustamante	Propietario M/N "THOR IV"
Jose Gregorio Ruiz	Tripulante M/N THOR IV"
Leandro Dohlin	Propietario "NORTH STAR I"
	*Abogado Sr Leandro Dohlin

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

TRIPULACIONES

Los tripulantes de las embarcaciones eran las siguientes al momento del accidente:

M/N "THOR IV"

- Señor **RAMIRO CARLOS TORRES MONTES** C.C N° 73.550.864 del Carmen de Bolívar. **PILOTO**
- Señor **JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA** C.C N° 3.811.840 de Cartagena. **AMARRADOR.**
- Señor **ROBERTO GUERRERO MARTELO** C.C N° 9.292.617 de Turbaco Bolívar, **AMARRADOR.**

M/N "NORTH STAR"

- Señor **TOMAS CARABALLO** C.C N° 73146884, se desconoce el lugar de expedición de la misma, ya que este dato fue suministrado por el administrador de la marina donde se encuentra la M/N "NORTH STAR I" por no lograr ubicar al señor en mención. **PILOTO** de la embarcación.

HECHOS

Antes que nada, mencionar que, hasta la fecha de hoy martes 05 de marzo de 2019, solo se pudo obtener la versión de uno de los tripulantes que iba a bordo de la **M/N "THOR IV"**, se trata del señor **JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA**, las otras dos personas que hacían parte de la tripulación de la embarcación en mención, no han podido brindar sus declaraciones escritas, ni verbales, por la gravedad que revisten sus heridas ya que presentan fracturas en mandíbula y extremidades superiores además de otras contusiones.

Por otra parte, resaltar que desde el día en que se realizó la visita e inspección a la **M/N "NORTH STAR I"**, es decir, el día viernes 01 de marzo de 2019, el propietario solo entregó los documentos de la embarcación, no se pudo obtener copia de la licencia de navegación, ni la versión verbal, ni escrita del piloto, pese a que el propietario aduce haber

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

realizado infructuosos esfuerzos por dar con su paradero y ubicación para que entregue lo requerido anteriormente. Se dio un margen de espera por parte del suscrito perito durante el fin de semana (días 2 y 3 de marzo); sin embargo, el lunes 04 y martes 05 de marzo no se recibió noticias por parte del propietario ni de su apoderado, sobre la ubicación del piloto de la embarcación y por ende tampoco se dio la entrega de su licencia, ni su información verbal, ni escrita acerca de los acontecimientos materia de investigación.

Así las cosas, y de acuerdo con la versión verbal y escrita dada por el señor JOSE GREGORIO RUIZ, quien se desempeña como amarrador en la empresa O.T.M. (Operaciones Técnicas Marinas) y a cuya empresa pertenece la M/N "THOR IV" y quien hacia parte de los tres tripulantes que iban a bordo de la mencionada motonave en el momento de la colisión, los hechos sucedieron así:

La motonave salió a cumplir con un requerimiento para el zarpe de la motonave UBC BREMEN, que se encontraba atracada en el muelle de Mamonal. Una vez terminada dicha maniobra, procedieron a embarcarse nuevamente en la lancha de la empresa para dirigirse a las instalaciones de O.T.M. que se encuentran ubicadas en los bajos de san Isidro. Este señor, narra que, cuando se encontraban haciendo tránsito por la bahía interna, a la altura de ASTIVIK y de la zona de otras marinas, antes de llegar a TODOMAR, aproximadamente a las 18.10 horas, salió de repente una lancha a gran velocidad, de uno de los manglares, impactándonos violentamente por el costado de babor rompiendo la borda e incursionando la proa de la M/N "NORTH STAR I", hasta el puesto de control del piloto, destrozándolo totalmente y llevándose por delante a dos tripulantes que quedaron atrapados dentro de la lancha y sufriendo heridas de gran consideración en la cabeza, rostro y en todo su cuerpo, ellos son el señor RAMIRO TORRES, piloto de la M/N "THOR IV" y el señor ROBERTO GUERRERO. El segundo en mención, es la persona más grave y debió ingresar a la UCI del hospital "Gestión Salud" sede María Auxiliadora. Continuando con su relato, el señor JOSE GREGORIO RUIZ, comenta que, logra lanzarse hacia la proa de la motonave impactada, recibiendo varios golpes y contusiones y que por ello le fueron dados tres días de incapacidad. Acto seguido, dice el señor RUIZ; el piloto de la motonave "NORTH SATR I" procede a dar marcha atrás y sacar la motonave que se montó literalmente encima de la nuestra (THOR IV). Al sacar la embarcación, nuestra lancha ("THOR IV") queda por unos minutos haciendo giros de 360° y sin control. le pedimos auxilio al piloto de la M/N NORTH STAR I" pero éste se va del sitio del accidente sin socorrernos. Tomé la radio de comunicaciones y reporté el accidente a la empresa e informé por canal 11, la gravedad del suceso. Es así como personal de otras embarcaciones al escuchar este llamado, acuden al sitio para brindarnos ayuda, allí

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

también llega personal de guardacostas y de la defensa civil, comenta el señor JOSE RUIZ.

Así mismo dice, que el personal que llega de la empresa O.T.M. donde ellos laboran, proceden a socorrernos y logran captar videos e imágenes, del estado de las personas, de la lancha afectada ("THOR IV") y del área en general.

estos videos se envían y colocan a disposición de la capitanía de puerto por medio del correo electrónico institucional.

Según el testimonio, del señor JOSE GREGORIO RUIZ, en la motonave que los impacta, la ("NORTH STAR I"), solo se encontraba el piloto y no había nadie más con él.

Así mismo se le preguntó sobre las condiciones de clima reinantes a la hora de la colisión y el responde que eran buenas, buena visibilidad, mar completamente en calma, con luz del día (no había oscurecido aún) viento en calma. Lo anterior es ratificado por los testigos que acudieron minutos después a socorrer a los tripulantes heridos. (se adjunta copia de la versión del señor JOSE GREGORIO RUIZ).

Tiempo después, se recibe copia de la declaración realizada en audiencia pública, por parte del señor TOMAS CARABALLO, en el día, fecha y hora que figuran en dicho documento, es decir, el (17) diecisiete de junio de 2019 siendo aproximadamente las 09:30 horas del día, lo anterior con el fin de escuchar en versión libre al piloto y conceptuar acerca del incidente, entregar el informe pericial y ponerlo en conocimiento de la autoridad competente para que tome las decisiones y acciones que estime convenientes y pertinentes.

En esta declaración libre, se puede observar en primera instancia, la solicitud que de manera reiterada e insistente realiza el apoderado del señor TOMAS CARABALLO, piloto de la lancha NORTH STAR I, para el aplazamiento de dicha diligencia, poniendo como excusa que necesita tiempo para preparar al señor en mención ante las posibles preguntas que se le puedan hacer, aduciendo que el señalado señor posee "escases de conocimientos" es decir que no sabe leer. y así según su apoderado, garantizarle todos sus derechos

Por lo anterior, se sugiere preguntar, cómo una persona que no sabe leer, pudo acceder a tener una licencia de patrón de bote o piloto de una motonave, ya que

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

para lo anterior se requiere saber indispensablemente, leer y realizar los cursos y las pruebas que lo acrediten como tal. Lo anterior, parece ser insólito e inaudito.

A esta altura de informe es importante recalcar que, efectivamente, se realizaron muchos esfuerzos y de diferente índole, para poder localizar al señor TOMAS CARABALLO, una vez ocurrido el siniestro y de esta manera pudiera dar su versión libre de los hechos que él vivió, es decir, que relatara como sucedió y vivió el siniestro, ya que él iba solo a bordo, como piloto, sin nadie más en la lancha que embistió (NORTH STAR I") a la otra motonave (THOR IV").

Así mismo indicar que, al propietario de la M/N "NORTH STAR I", cuando fue citado por el suscrito para realizar la visita correspondiente, se le solicitó la documentación pertinente, sin embargo, no entregó copia de la licencia del patrón o piloto, así como un informe verbal o escrito del implicado, tampoco suministraron la dirección de ubicación del señor piloto de la motonave, ni su número telefónico, solamente cinco días después, me fue suministrado un número telefónico supuestamente del señor TOMAS CARABALLO, con resultados negativos.

En la declaración rendida por el Señor Caraballo, me permito hacer las siguientes observaciones:

En la pregunta que se le realiza acerca de describir las condiciones meteomarinas es claro que el señor CARABALLO, está tratando de inferir y convencer que las condiciones eran adversas, con oscuridad, que se veía muy poco y con dificultad, sin embargo, debo mencionar que en la declaración tomada a uno de los tripulantes de la THOR IV, quien quedó consciente y menos herido que sus compañeros y que en las visitas efectuadas a la motonave "THOR IV", me fueron presentados unos videos que, fueron tomados minutos después de esta colisión, cuando llegaron a auxiliar a los tripulantes, pudiéndose observar claramente que existía bastante luz y claridad natural en la zona, las condiciones de mar eran buenas, se observó que el oleaje era muy bajo, casi nulo, más bien rizadas menores normales, es decir lo que se denomina en el lenguaje marino, mar en calma; "**mar cero**" en la escala de "Douglas". Esta es una escala, que se usa en el medio marítimo para poder clasificar los diferentes estados del mar. Esta escala va de cero (0) a diez (10) grados tomando como referencia el tamaño de la ola. Siendo cero el más bajo y tranquilo y diez el de olas muy grandes y mar muy pesado.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

A la pregunta, donde se le solicita, se sirva decir a qué velocidad iba en el momento de colisionar con la otra lancha; el piloto responde que iba a unos tres (3) nudos. Respecto de esta respuesta me permito conceptualizar lo siguiente: Una motonave a tres nudos, jamás y nunca, podría causar los graves daños personales y materiales que se dieron en este siniestro. Es más, a esa velocidad es bastante probable que hubiera podido ver venir a la motonave "THOR IV" y maniobrar con gran calma y tranquilidad para evitar la colisión. Por otra parte, este tipo de lanchas, (la NORTH STAR) tienden a levantar la proa una vez se aumenta la velocidad, es decir, es directamente proporcional, a mayor velocidad, más levanta la proa y se baja la popa, por eso estas lanchas sugieren y recomiendan que el piloto o patrón, lleve un tripulante adicional, como vigía en la proa que pueda asistir y avisar de los peligros que eventualmente puedan presentarse por proa. esta condición sugiere que es bastante probable que el piloto de la NORTH STAR I, no tenía visual adelante, debido a la velocidad que llevaba al momento del impacto y en consecuencia causar los graves daños personales y materiales que se dieron en dicho accidente.

En cuanto a lo dicho por el Señor Caraballo, respecto de las condiciones de visibilidad en la tarde, causa gran sorpresa observar, como de forma contradictoria, el señor CARABALLO, afirma nunca vio venir a la motonave "THOR IV" pero, sin embargo, también afirma que pudo observar que la otra motonave transitaba con luces apagadas.

En su versión, asegura que se quedó en el sitio después del siniestro para ver cómo estaban las personas que iban en la otra motonave, dicha versión es negada por los tripulantes de la THOR IV y de las personas que auxiliaron a los heridos; así mismo en los videos vistos, nunca se ve evidencia de la lancha, ni mucho menos del piloto por esa área, es importante mencionar que la motonave ingresó violentamente por el costado de babor, se llevó por delante el panel de control y mando del piloto quedando totalmente destrozado y arrollando con ello a los dos tripulantes que allí estaban, causándoles heridas de consideración. Así mismo resaltar que teniendo en cuenta los destrozos de la M/N "THOR IV" y los destrozos causados en el interior de esta motonave, sugieren que la parte de la proa de la NORTH STAR I, quedó encima de la THOR IV, acto seguido y al ver lo acaecido, es muy probable que aprovechando la condición de que sus motores seguían encendidos, haya tomado la decisión de dar marcha atrás y sacar de nuevo la lancha para sacarla de la escena, y al ver los destrozos y gravedad del accidente, se da a la fuga y guarda la NORTH STAR I, en la marina tal y como figura en los registros de la misma.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

Se evidencia por los relatos de los que auxiliaron en primera instancia a los heridos y los videos, que el señor CARABALLO, piloto de la NORTH STAR I, jamás volvió a la escena del accidente, mucho menos a prestarles auxilio, versión que es corroborada por el tripulante que menos sufrió daños y que estuvo consciente antes, durante y después del siniestro. También afirma este último señor herido, que le solicitó ayuda varias veces con vehemencia al Sr Caraballo, pero éste los ignora por completo, dándose a la huida.

Lo contradictorio, es que, el señor CARABALLO afirma en la última parte de su versión, es que en lugar de quedarse allí a mirar lo que había sucedido, se fue en búsqueda de ayuda, como también advierte que después de guardar la NORTH STAR I en la marina donde siempre se deja, tomó una lancha de un amigo y llegaron con él (el amigo) al sitio del accidente y socorrieron a los heridos, además de remolcar la lancha siniestrada. Este argumento es muy poco veraz y probable teniendo en cuenta los videos existentes y relatos de otras personas que asistieron al sitio después de las llamadas de emergencia realizadas vía VHF marino por el señor JOSE RUIZ, uno de los heridos de la THOR IV.

En conclusión, se aprecian bastantes incoherencias vaguedades, imprecisiones y hasta posibles farsas en las respuestas a las preguntas formuladas por la capitanía de puerto en dicha audiencia y relatos entregados por el señor Tomas Caraballo.

Por último, recomendar a la capitanía de puerto, ordenar a quien corresponda que se le practique un examen de idoneidad al señor TOMAS CARABALLO, para verificar si cumple y posee las competencias y aptitudes para desempeñarse como piloto o patrón de embarcaciones menores, y de esta manera evitar futuros accidentes y/o pérdidas humanas y materiales que lamentar, así como las de emitir órdenes para que, en casos como este, se recomienda tener a los pilotos suficiente ética, honestidad, seriedad y responsabilidad para asumir las consecuencias de sus acciones y proveer la debida ayuda a las personas que puedan salir lesionadas por causa de los mismos.

CONCLUSIONES

La licencia de Patrón de bote o piloto, no fueron presentadas al momento de ser requeridas por el suscrito y se encontraban vencidas en el momento del siniestro. Lo que es una clara infracción por parte de piloto.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

Se pudo evidenciar con el relato verbal y escrito del señor JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA, así como con la inspección física que se les realizó a ambas embarcaciones que la motonave "THOR IV", fue investida violentamente por el costado de babor, a la altura de la amura, por la motonave "NORTH STAR I"; esto por imprudencia del piloto de esta última.

La violencia que muestra el impacto en la borda del costado de babor, a la altura de la amura, de la motonave colisionada, así como la destrucción total del puesto de control y mando donde se ubica el piloto para maniobrar la embarcación, evidencian claramente que la velocidad con la que se desplazaba la M/N "NORTH STAR I" era alta, tanto así que es poco el margen de tiempo para reaccionar y maniobrar y evitar la colisión. Asimismo, teniendo en cuenta el lugar por donde transitaban las embarcaciones, esta velocidad no era la adecuada, ni la exigida en la bahía interior, con el agravante que existían obstáculos en la visibilidad como los mangles, donde se debe transitar aún más con mayor precaución. Estos factores de alta velocidad e imprudencia fueron determinantes para que se produjera la colisión.

También mencionar que el piloto de la "NORTH STAR I" no prestó ayuda, ni socorrió a los heridos de la M/N "THOR IV" y por el contrario abandonó el sitio del accidente mostrando indiferencia.

La conducta del piloto de la M/N "NORTH STAR I" es bastante reprochable, ya que como se mencionó en el punto anterior su indiferencia y mala actitud frente a la colisión deja ver la poca sensibilidad y solidaridad para haber prestado ayuda a los heridos.

Por otra parte, se puede deducir, según lo descrito por los implicados, las evidencias materiales y físicas en los golpes en ambas embarcaciones, que el piloto de la motonave "NORTH STAR IV" omitió una importante regla de camino en el mar, la cual dice que "si vemos rojo por nuestra proa, es decir otra embarcación va a pasar por nuestro frente, debemos estar alerta, maniobrar con moderación, caer a estribor (derecha), detener la nave o dar marcha atrás,

Otro ejemplo sencillo, sería como ver un semáforo, si ves el rojo debes parar y ceder el paso. Evidentemente esto se puede dar, si la velocidad es moderada.



RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

DOCUMENTACION

DOCUMENTACION ADJUNTA DE LA M/N "THOR IV"

- Copia de la licencia de navegación del piloto señor RAMIRO CARLOS TORRES MONTES.
- Certificado de matrícula motonave "THOR IV"
- Certificado de seguridad Arqueo Bruto Igual o Inferior a 150
- Inventario de elementos y equipos
- Certificado de asignación de distintivo de llamadas.
- Póliza de seguro de cumplimiento disposiciones legales
- Póliza de seguro de responsabilidad civil extra contractual.
- Historial clínico por urgencias e incapacidad Señor JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA hospital Gestión Salud sede María Auxiliadora.
- Informe de accidente de trabajo del empleador o contratante.
- Relato del accidente del señor JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA.

DOCUMENTACION ADJUNTA DE LA M/N "NORTH STAR I"

- Certificado de matrícula motonave "NORTH STAR I"
- Certificado matricula provisional "NORTH STAR I"
- Póliza accidentes personales colectivos
- Póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual
- Certificado de autorización de capacidad de transporte de combustible.
- Certificado de seguridad para buques de pesaje con arqueo menor o igual a 150
- Inventario de elementos y equipos.
- Autorización temporal de navegación

NOTA: No se hace entrega por parte del propietario de la embarcación ni del señor TOMAS CARABALLO, de la licencia de navegación del piloto, ni del informe del accidente del que maniobraba esta motonave.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado
RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

ANEXO FOTOGRAFICO M/N “NORTH STAR”



Las figuras delimitadas en colores rojo y amarillo, representan las áreas afectadas de esta motonave al momento de impactar a la M/N “THOR IV”.

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado
RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL



Estas imágenes muestran la gran capacidad de propulsión de la embarcación, dos motores SUZUKY de 200 Hp, lo que le permite desarrollar grandes velocidades en poco tiempo y corto espacio, además muestra que contaban con equipo de comunicación, que bien pudo haberse utilizado en el momento de la colisión para poder pedir ayuda y socorrer a los tripulantes heridos de la M/N "THOR IV".

ANEXO FOTOGRAFICO M/N “THOR IV”

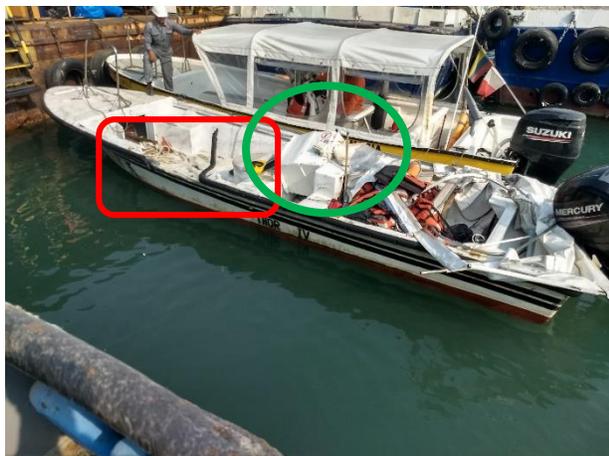


FIGURA 1

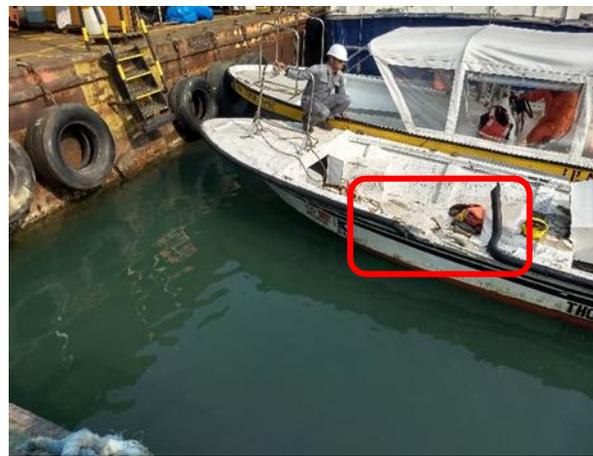


FIGURA 2

En las **figuras 1 y 2** se puede observar la motonave impactada por el costado de babor entre la amura del mismo costado y media cubierta. También se puede observar en circulo verde el lugar don iban el panel de control y mando de la embarcación (arrasado completamente) y el lugar donde iba el piloto y al lado izquierdo de este, iba otro tripulante quienes fueron violentamente golpeados por la motonave “NORTH STAR I” causando serias heridas y lesiones en la humanidad de los afectados. (Señor **RAMIRO CARLOS TORRES MONTES** y **ROBERTO GUERRERO MARTELO**). El señor **JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA**, alcanza a reaccionar instintivamente y se lanza hacia la proa de la embarcación, pero también sufre heridas de menor consideración.



FIGURA 3

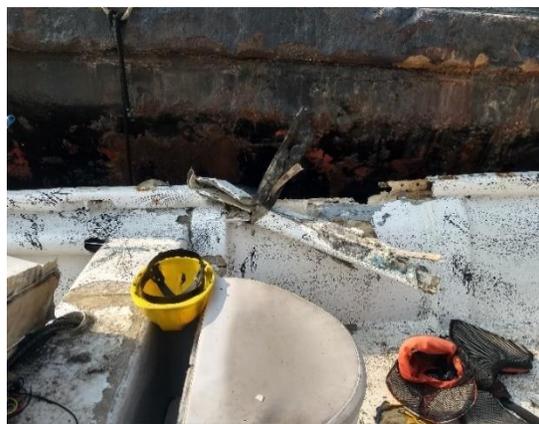


FIGURA 4

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado
RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

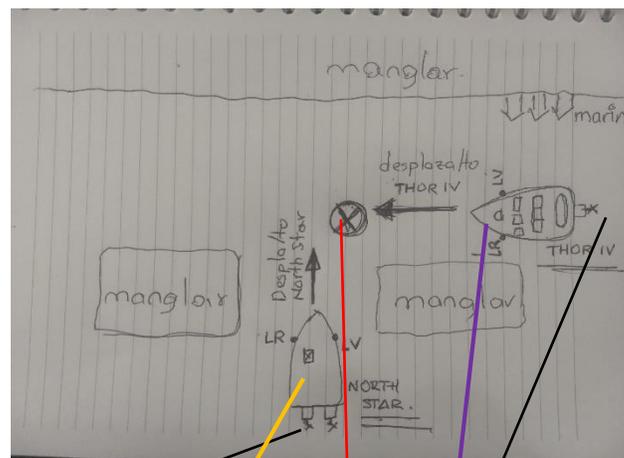
Continuación Archivo Fotográfico M/N "THOR IV"

En la **figura 3**, se muestra el tramo impactado visto de proa a popa, donde se evidencia, la borda destruida con la proa de la embarcación que embiste e ingresando hasta el panel de control del piloto llevándose consigo a un amarrador y al piloto.

La **figura 4**, es una imagen que muestra el impacto visto desde el costado opuesto, es decir, desde la borda de estribor y se observa que arrasó completamente el puesto del piloto.



FIGURA 5



parte inferior y central hoja FIGURA 6 lado derecho hoja

NORTH STAR I Lugar Colisión THOR IV

La **figura 5**, muestra la violencia del impacto ya que rompe el caucho protector, la lámina de la borda, la fibra de vidrio y destruye completamente el puesto de control y maniobra de la motonave "THOR IV". La **figura 6**, es un gráfico que se le pidió hacer al Señor JOSE GREGORIO RUIZ DE LA ROSA, quien fue uno de los tres tripulantes que iban a bordo de la M/N "THOR IV" para que pudiera ayudar a describir el antes y el instante de la colisión.

Para explicar el gráfico, la embarcación que se encuentra al margen derecho de la hoja es la THOR IV, e iba trasladándose de derecha a izquierda; queriendo ilustrar con esto, que se encontraban en tránsito desde el muelle Mamonal para regresar a las instalaciones de la empresa O.T.M. (Operaciones Técnicas Marinas), empresa a la cual pertenecen los tripulantes y la motonave. la embarcación dibujada en la parte inferior y central de la hoja, se refiere a la M/N "NORTH STAR" que se

RICHARD I. BUSTOS SUAREZ

Régimen Simplificado

RUT 79547606-9

PERITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

desplazaba de abajo hacia arriba de la hoja (se desconoce desde donde salió y hacia donde iba). El círculo marcado con la "X" es el sitio de la colisión, al parecer, el lugar está cerca de un mangle que se encontraba en el sitio y del cual salió la embarcación NORTH STAR I, que embistió a la THOR IV.

Las letras LV y LR, significan Luz Verde y Luz roja respectivamente.

Las flechas graficadas en la hoja ubicadas delante de la proa de las embarcaciones, muestran la dirección de las trayectorias de las embarcaciones.

Los cuadros representan los mangles.

Los videos de los testigos se hicieron llegar al correo electrónico institucional de la capitanía para su conocimiento, información, verificación y acciones pertinentes.

Respetuosamente,

RICHARD IGNACIO BUSTOS SUAREZ

Perito de navegación y contaminación marítimo y fluvial

Licencia N° 79547606 clase B

C.C # 79.547.606 de Bogotá